



مَجْمَعَةُ الْمُهَنْدِسِينَ الْمَلَائِكَةِ الْمِصْرِيَّةِ

النشرة السابعة من السنة الثالثة عشر

١٠٧

محاضرة

عن تفسير القطارات

ألقاها

عبد الرحمن بك صمدان

وكيل كبير المهندسين بمصلحة السكة الحديد

أقيمت بجمعية المهندسين الملكية المصرية

بتاريخ ٢٣ مارس سنة ١٩٣٣

مطبعة الاعتماد بشارع حسن الأكبر بمصر

ESEN-CPS-BK-0000000392-ESE

00426486



جمعية المهندسين الملكة المصرية

المنشورة السابعة من السنة الثالثة عشر

١٠٧

محاضرة

عن تسيير القطارات

ألقاها

عبد الرحمن بك صماره

وكيل كبير المهندسين بمصلحة السكة الحديد

أقيمت بمجموعة المهندسين الملكية المصرية

بتاريخ ٢٣ مارس سنة ١٩٣٣

مطبعة الاعتماد بشارع حسن الأكبر بمصر

الجمعية ليست مسئولة عما جاء بهذه الصحائف من البيان والآراء
تنشر الجمعية على أعضائها هذه الصحائف للنقد وكل نقد يرسل للجمعية يجب
أن يكتب بوضوح وترفق به الرسومات اللازمة بالحبر الأسود (شينى) ويرسل
برسمها

بحث في القاطرات البخارية

معالي الرئيس . حضرات الزملاء :

مقدمة

يغلب على ظني أن هذه هي أول محاضرة تلقى في هذا المعهد على القاطرات البخارية . ولما كان هذا القسم من الهندسة الميكانيكية هو فرع تخصص في ذاته رأيت أن أتكلم عن المسائل العامة (المتعلقة) به بطريقة مختصرة .

ولا يخفى على حضراتكم أن هندسة القاطرات إنما هي فرع قائم بذاته من الهندسة البخارية يتبع المبادئ والنظريات العامة الخاصة بها (الهندسة البخارية) ولكنها تتقيد كثيراً بعوامل محلية تتوقف على المناطق المرغوب تسيير القاطرات فيها .

ولما كانت القاطرة جهاز ميكانيكي وليد عوامل عملية محضة فقد طبعت بهذا الطابع العملي في انشائها وإصلاحها كما أنها طبعت بنفس الطابع كل من مارس مهنة هندسة القاطرات .

ويقوم إنشاء القاطرات على تنفيذ غرض واحد هو نقل حمولة مقررة بسرعة محددة على مناطق معينة بأقل نفقة مستطاعة وتحقيق تلك الرغبات يسمى مهندس القاطرات في التوفيق بين المطالب المتضاربة المترتبة على ذلك .

لهذا يتضح لحضراتكم أن البحث في موضوع ذى صبغة عملية محضة يتطلب مناقشة مسائل تفصيلية لا تزوق عادة إلا للمشغل في هذا الفرع وعليه رأيت أن أختصر على بحث بعض العوامل الأساسية التى لها أهميتها فى تصميم القاطرة مع استعراض موجز للأنظمة المتبعة فى تسييرها واصلاحها .

العوامل الميكانيكية : — يراعى مهندس القاطرات عند تصميمها القيود المفروضة من مختلف فروع الهيئة القائمة باستثمار السكك الحديدية شركة كانت أو مصلحة حكومية فن الوجهة الميكانيكية عليه ملاحظة اعتبارات مختلفة مثل سرعة المكبس (Piston Speed) ومعدل الضغط على الأجزاء المختلفة ومساحات قواعد الأفران ومساحات سطوح التسخين وتوزيع البخار من جهة الوفر والقوة وغيره مع اعداد القاطرات بفرامل يدوية و اتوماتيكية ومانعات الشرر وأجهزة تغذية القزان . الخ كل هذا فى حيز صغير محدود مما يضطره الى التدقيق فى ترتيب الأجزاء بحيث يسهل فكها وتركيبها على ان تكون خفيفة الوزن قابلة للاستبدال مع مشيلائها فى قاطرات من طراز آخر حتى يتحقق اصلاحها فى وقت قصير مع تخفيض الاحتياطي منها الموجود بالمخازن .

وترتيب هذه الأجزاء يحتاج إلى تفكير وتحايل كثيرين فى المحطات الثابتة لتوليد القوى يلزم مولد قوته ١٥٠٠ حصان إقامة مبنى للقرانات طوله ٧٠ قدم وعرضه ٥٠ قدم وارتفاعه ٢٠ قدم وبجواره حجرة للآلات وكلها مشيدة على أساسات ضخمة . فاذا لاحظنا أن القاطرة بذاتها القوة

تكون عادة محصورة في حيز طوله ٣٠ قدم وعرضه ٨٥ قدم وارتفاعه ١٣٥ قدم على وجه التقريب وأن القزان يحمل على فرش من ألواح الصلب سمكها من ١٥ إلى ٢ بوصة وهذا الفرش محملاً أيضاً على العجل بواسطة زمبلكات مما يحدث ارتفاعاً كبيراً في درجة الضغط على الكراسى وأنه من الصعب ادخال معدات حديثة لتحسين الفائدة (The Efficiency) بدون زيادة وزن القاطرة وزيادة تكاليف انشائها وصيانتها فليس بغريب أن نجد (الفائدة الحرارية The Thermal Effic.) للقاطرة تتراوح ما بين ٦ و ٧٪ أضف إلى ذلك أن معدل التبخر مرتفع جداً وأن القاطرة عادة تولد قوتها على سرعة غير ثابتة قابلة للتغير المستمر .

وعلى هذا تكون العوامل الميكانيكية مسائل تفصيلية تتطلب توضيح أجزاء القاطرة داخل الأبعاد الرئيسية التي تعينها اعتبارات السكة ومقتضيات النقل وطبيعة البلاد التي تخترقها .

عوامل النقل

يتوقف اختيار اتساع السكة على تقديرات حركة النقل المنتظرة في المناطق المطلوب استغلالها والاتساع المنفق عليه دولياً هو ٨٥ — ٤ يستعمل عادة حيث ينتظر وجود حركة نقل كبيرة متواصلة وسريعة وهناك اتساعات أخرى تتراوح ما بين ٦ — ٥ و ٢ — ٢ في مصر فجميع الخطوط بالاتساع العالمي ما عدا الخطوط الضيقة بالوجه البحري والفيوم والواحات فهي باتساع ٢ — ٢ وأما خط الأقصر — أضوان الضيق فقد كان باتساع متراً واحداً قبل توسيعه .

وفي حالة تصميم قاطرات لسكة موجودة قاتساع السكة ومقاييس حدود الشحن الخاصة بها تحدد أكبر حجم ممكن استعماله للقاطرة .

الشكل مرة ٢ يوضح (مقاييس حدود الشحن) (M. L. Loading Gauge) يلى ذلك اعتبار طلبات ادارة حركة القطارات من تحديد حمولة القطار ونوع التشغيل سواء أ كان للركاب أو للبضائع أو للمناورة وكذلك نوع ووزن العربات المطلوب سحبها مع تحديد الوقت المقرر للمسير بين المحطات وبعضها حتى يتمكن مهندس القاطرة من تقدير القوة المقاومة لقوة سحب القاطرة .

قوة المقاومة للسحب

هذه يعبر عنها بالرطل عن كل طن ينقل وتتكون من عوامل مختلفة هي : —

(١) مقاومة مسير القطار والقاطرة على سطح مستو نتيجة مقاومة إثناء القضبان تحت ضغط العجل وانخفاض السكة بسبب مرونتها واحتكاك أفاريز العجل على القضبان ومقاومة التيارات الهوائية .

(٢) مقاومة المرتفعات . وأقصى الانحدارات المسموح بها عادة هي $1/40$ أما في مصر فهي $1/200$.

(٣) المقاومة للمنحنيات . ويجب مراعاتها إذا كانت كثيرة التعاقب

(٤) مقاومة القطار عند زيادة السرعة

وعليه فان مجموع كل هذه المقاومات على اختلافها يجب أن يعادل قوة سحب القاطرة التي هي عبارة عن مقاومة الاحتكاك ما بين عجلة

الادارة والقضبان ويمكن تقديرها بالمعادلة الآتية :

$$\frac{ق^2 \times ل \times ض}{م} = ك$$

وهذه المعادلة تنطبق على القاطرات ذات الاسطوانتين ويمكن تعديلها لتناسب عدد أكبر من الاسطوانات ويمكن تقدير القوة الاسمية للقاطرة أيضاً بالمعادلة الآتية :

$$\frac{ك \times س}{٣٧٥} = ح$$

مع العلم بأن ك = قوة السحب بالرطل

ق = قطر الاسطوانة بالبوصة

ل = مشوار المكبس بالبوصة

ض = متوسط ضغط البخار بالرطل على البوصة المربعة

م = قطر عجلة الادارة بالبوصة

ح = القوة بالحصان

س = السرعة بالميل في الساعة

ومن المعادلة الأولى يتضح أنه كلما كبر قطر عجلة الادارة (م) صغر عزم السحب (ك) والعكس بالعكس. فلهذا السبب تنشأ القاطرات المكلفة بسحب قطارات الركاب بمعدل كبير بالنسبة لصغر المحولة وسرعة المسير بعكس قاطرات البضائع التي تسحب حمولات كبيرة وتسير بسرعة قليلة.

ويراعى دائماً فى التصميم أن تكون سرعة المكبس واحدة فى كل أنواع القاطرات وتكون عادة ما بين ٩٠٠ و ١٠٠٠ قدم فى الدقيقة .
ومقاييس مجل الادارة للقاطرات المختلفة كالآتى :

نوع القاطرة	المقاييس الدولية	المقاييس المصرية
الركاب	٦ قدم الى ٧ قدم	٣ - ٦ - ٦ - ٦
المشترك (Mixed Traffic.)	٦ - ٥ الى ٦ قدم	٦ - ٥
البضائع	٥ قدم	٥ قدم
المنورة (Shunting.)	٦ - ٣ الى ٦ - ٤	٤ قدم

عوامل السكة

تتوقف حمولة كل دنجل على القيود الموضوعه بواسطة هندسة السكة ويراعى فى هذه القيود تأثير القوى الاستاتيكية والديناميكية على القضيب باعتباره عتب مستمر محمل على حوامل مرنة وتعين حمولة الدنجل بالطن باستعمال معادلة وضعية بسيطة .

وهى حمولة الدنجل بالطن = $\frac{\text{وزن القضيب بالرطل لكل ياردة}}{\text{فاذا كان وزن القضيب بالكيلوجرام لكل متر طولى كان معامل القسمة من ٢٥ الى ٣}}$

وفى مصر تنقسم السكة الى نوعين خفيفة وثقيله فالأولى يزن المتر منها ٣٧ كيلوجرام وتحمل ١٥ طن لكل دنجل أما الأخرى فننتهاقرواح

ما بين ٤٢ و ٤٧ كيلوجرام في المتر وأقصى حمولة لها ١٨٥ طن .
ولما كان لكل قوة تلاصق معينة قوة سحب محدودة . فإذا زادت
قوة السحب عن قوة التلاصق المقدرة لدنجل واحد احتاج الامر الى تعدد
دناجل الادارة حتى تصل الى ما يعادل قوة السحب المطلوبة والاحداث
انزلاج العجل (أى الرف) الذى يتسبب عنه ضياع وقت في المسير
واستهلاك في الأجزاء المتحركة وفي أطواق العجل والقضبان .

وحيث أن قوة التلاصق = قوة مقاومة الاحتكاك لمجموع عجل
الادارة فيكون معامل الاحتكاك ذا تأثير فعال في الانتفاع بخاصية التلاصق
ويتغير هذا المعامل بحسب طقس وطبيعة البلاد ففي البلاد الباردة حيث
يكثر الثلج والجليد يبلغ ٠.٩ أما في البلاد الحارة الجافة فيبلغ ٠.٢٧ ويصل الى
ويصل الى ٠.٣٣ إذا ما استعمل الرمل على القضبان تحت العجل . ويتضح
من ذلك أن قوة التلاصق في البلاد الحارة تصل الى ثلاثة أمثالها في البلاد
الباردة لوزن تلاصق واحد . ومعامل الاحتكاك المستعمل في التصميم هنا
٠.٢٥ فإذا ما تحدد عدد دناجل الادارة المرتبطة كما سبق أن أوضحنا تحتاج
قاطرة الركاب السريعة الى بوجى من ذات الأربع عجلات لاتزان سيرها
وتوجيه مقدمتها بثبات على المنحنيات ويكتفى في قاطرات البضائع السريعة
ببوجى من ذات العجلتين . أما في حالة القاطرات المطلوبة لسحب المحولات
الثقيلة بسرعة بطيئة يستغنى عن البواجى نظراً لضرورة الانتفاع بكل ثقل
القاطرة للحصول على التلاصق المطلوب .

وفي بعض الأحيان يحتاج الأمر الى استعمال عجل خلفي غير مرتبط

بمعجل الادارة لحمل الثقل الزائد عن النقل المقرر للتلاصق . (ويتبين من شكل نمرة ه بعض الأنواع الشائعة من القاطرات حسب ترتيب دناجلها) وترى صور بعض منها في الأشكال من ٦ الى ١٧)

وعند تحديد المسافات بين محاور الدناجل وتقدير الأثقال الموزعة عليها يراجع مهندس الكبارى حساب عزم الانثناء الذى يتأثر بقرب أو بعد الدناجل من بعضها ويراجع تأثير القوى الديناميكية الناشئة أولاً عن سرعة المسير المقررة وثانياً عن عدم استطاعة موازنة جميع الأجزاء المترددة موازنة قامة حيث أنه من المعتاد موازنة ما يقرب من ثلثى الأجزاء المترددة بأثقال دوارة

ومن المناسب أن يذكر هنا أن الثقل الموازن لجزء من الأجزاء لأفقية المترددة ليس له موازن في الاتجاه الرأسى وعلى ذلك يحدث تردداً رأسياً نتيجة تقليل الضغط على القضبان تارة وزيادته تارة أخرى . ففي وضعه الأعلى قد يصل هذا التأثير الى درجة يتسبب عنها ارتفاع المعجل عن القضبان مما يترتب عليه حصول خطرات واختلال في حركة مسير القاطرة وهذا ما يجب أن يتلأشاه مهندس القاطرة عند التصميم بحصر هذا التأثير حتى لا تعتمد القوة الرافعة همولة المعجل . أما في حالة الوضع الأسفل فينتج زيادة في الضغط على القضبان قد تصل الى ضعف همولة المعجل وهذا ما يشكو منه مهندسو السكة والكبارى وما يسمى عادة بالطرق

وقد وضع قسم الكبارى في مصر نماذج مقررة لجملة من مجاميع

العجل تحدث أكبر عزم انثناء موضح به للنكبارى المختلفة وهذه النماذج تسهل عملية مراجعة تأثير أى مجموعة كانت من العجل يطلب مرورها على أحد النكبارى . وشكل نمرة ١٨ يبين أحد هذه النماذج

القزانات

العوامل الهندسية

قوة القزان هى العامل الأكبر فى تحديد قوة القاطرة وهى تتأثر بعوامل كثيرة أهمها :-

١ - نوع الوقود المستعمل

٢ - معدل احتراق الوقود داخل الفرن الذى يتناسب تناسباً عكسياً مع الفائدة الحرارية وذلك نتيجة كثرة انبعاث الدخان وتطاير الشرر أثناء الاحتراق وهذا المعدل يتراوح من ٣٠ الى ٢٠٠ رطل من الفحم فى الساعة للقدم المربع من مساحة قاعدة الفرن

٣ - مساحة سطوح التسخين ومعامل توصيلها للحرارة

٤ - ضغط البخار وقد ارتفع فى السنين الأخيرة لمعظم القاطرات من ١٨٠ الى حوالى ٣٠٠ رطل على البوصة المربعة وذلك سعيًا فى زيادة الفائدة الحرارية على الرغم من أن تكاليف إنشاء وصيانة القزانات تزيد مع زيادة الضغط

ومن التحسينات التى أدخلت لتحسين الفائدة الحرارية وصارت شائعة

تحميص البخار الذى يسبب زيادة الوز بنسبة ٨ ٪ تقريباً وتسخين ماء التغذية بالبخار العادم وتشغيل المغذى (الانجكتر) ببخار العادم وكل هذه التحسينات تفتج وقرأ فى الحريق حوالى ١٥ ٪.

وبما أن القزان بطبيعة تكوينه يشغل حيزاً صغيراً بالنسبة لقوة التبخر المطلوبة منه كان من الحتم على مهندس القاطرة الاعتناء بتصميم حوارى المياه الضيقة لكي يضمن سهولة دورة المياه فيها مع مراعاة أوضاع فتحات الفسيل لكي يضمن نظافة القزان من الداخل .

مياه التغذية

حيث أن الفائدة الحرارية تتوقف على نظافة السطوح الحرارية وخلوها من القشور الملحية (Scales) فن أهم العوامل التى تؤثر فى حياة القزان هى خلو مياه التغذية من الأملاح الضارة به والوصول إلى هذا يتطلب فى بعض المناطق صرف مبالغ جسيمة فى إنشاء جهازات لتكرير المياه قبل استعماله (Softening) .

وفى مصر قد أسعدنا الحظ باستعمال مياه النيل التى لا تحتوى إلا على الطمى وهو سهل الازالة ما عدا بعض المناطق التى تستعمل فيها مياه لآبار الارتوازية مثل طنطا وقنا وجرجا واسنا والشلال لبعدها عن مجرى النيل .

السهريجات

تنشأ القاطرات على نوعين : -

١ - ذات السهريج المستقل (Tender)

٢ - ذات السهريجات الجنبية (Side Tank)

السهريجات المستقلة

تستعمل للمسافات الطويلة ويشترط في سعتها أن تحوى مياه تكفى لأكبر مسافة مسير بدون توقف فى الطريق ومسعة أكبر سهريجات فى مصر هى ٥٥٠٠ جالون أى ٢٥ متراً مكعباً وهى تكفى لقطع المسافة ما بين مصر واسكندرية بدون توقف .

واستعمال السهريجات الكبيرة من شأنه أن يوفر عدد محطات التغذية كما حصل عند توسيع خط الأقصر - اصفوان حيث استعملت القاطرات ذات السهريجات الكبيرة وأمكن بها الاستغناء عن نصف محطات التغذية وتم توفير المبالغ الجسيمة التى كانت تصرف فى تشغيلها وصيانتها علاوة على الاقتصاد فى الوقت الذى كان يصرف فى تغذية القاطرات بالماء .

وقد أمكن استعمال سهريج معته ٥٠٠٠ جالون على الخط ما بين لندرة - ادنبرج لقطع مسافة ٦٤٠ كيلومتراً بدون توقف (أنظر شكل رقم ١٦) وذلك بأن يستعان فى تغذية السهريج أثناء المسير بجهاز يحرف الماء من مجار موازية للسكة بمحطات التغذية التى تبعد عن بعضها بمسافة ٥٠ كيلومتراً تقريباً .

السهرىجات الجنبية

حيث ان نقل كميات كبيرة من المياه يستنفذ قوة بدون فائدة فسعة السهرىجات الجنبية المركبة على قاطرات المناورة والبضائع النقالي والركائب البطيئة يجب أن تكون أقل كمية تتناسب والمسافات بين محطات التغذية وبعضها وتتراوح هذه السعة فى مصر ما بين ١٦٠٠ و ٢٥٠٠ جالون تكفى لقطع مسافة ١٠٠ كيلو متراً تقريباً .
وتحمل القاطرات كميات من الفحم تتناسب مع المسافات التى بين محطات التزوين .

صنيات تدوير القاطرات

فى قليل من الأحوال تحدد صنيات التدوير أطوال القاطرات المستعملة وأنواعها مثال ذلك أن القطارات التى تصل إلى أسبوط وتعود منها كانت تتطلب - من عهد قريب - استعمال نوع خاص من القاطرات الصغيرة الخفيفة لأن الصنية بأسبوط كان قطرها ٢' - ٤' الذى لا يسمح بتدوير القاطرات الكبيرة ولكن لزيادة ثقل القطارات اضطررنا لاستعمال قاطرات كبيرة ذات السهرىجات الجنبية حتى يمكن عودتها معكوسة إذا اقتضى الحال .

فلما تم إنشاء ورشة الصيانة الجديدة بطنطا واستبدلت الصنية القديمة التى قطرها ٦٠ قدم بصينية جديدة قطرها ٧٢ قدماً نقلت الصنية القديمة إلى أسبوط لامكان استعمال جميع القاطرات بدون تخصيص النوع

قسم حركة القاطرات

يختص هذا القسم بتشغيل جميع القطارات سواء كانت للركاب أو البضاعة بأنواعها سريعة كانت أو بطيئة . ولما كانت حركة القطارات تشمل جميع القطر من شاطئ البحر الأبيض إلى اصوان كان من الضروري تقسيم العمل في القطر إلى مناطق تسمى كل منطقة منها برئاسة أقسام .

وهذه الأقسام هي القبارى وبحرى ومصر وقبلى ومركزها القبارى وطنطا ومصر والمنيا بالتوالى وكل من هذه الأقسام مقسم بدوره إلى مناطق مستقلة (أنظر شكل ١٩ و ٢٠) حتى يسهل تأدية ما يطلب منها من التشغيل على الوجه الأكمل فثلا أقسام قبلى يتبعها قسم بولاق الدكرور والواسطى والمنيا وسوهاج والأقصر وخط الواحات وخطوط الاضافية بالمطاعنة والمنيا واختصاص كل قسم (District) من هذه الأقسام هو القيام بتشغيل جميع القطارات التى يطلب تسييرها منه وهذا طبقاً يتطلب إيجاد عدد من القاطرات بكل قسم لينى بحاجاته وتعيين عدد من العمال على اختلاف المهن يتناسب مع عدد القاطرات للقيام بجميع التصليحات التى من شأنها صيانة القاطرة حتى تكون مأمونة فى سيرها قادرة على توصيل القطارات فى مواعيدها :

ولأجل تعيين اختصاص كل قسم من هذه الأقسام وجب على المختص فحص جداول مسير القطارات واستخلاص نمر القطارات بمواعيدها

التي يمكن تشغيلها بواسطة كل قسم على حدة وذلك لا يتأتى إلا بعمل
ديجرامات خاصة للعمال وأخرى للقاطرات أنظر شكل ٢١ يتبين منها العدد
اللازم من العمال وعدد القاطرات مع مراعاة طبقة السكة التي تسير عليها
هذه القاطرات ونوع الحمولة ودرجة السرعة المطلوبة وهذه الطريقة موضحة
بالرسم . كما أنه يراعى فى توزيع ساعات العمل أن تكون على قدر
الامكان حوالى ثمانى ساعات فى اليوم فاذا تعذر ذلك لطبيعة العمل نفسه
فيراعى أن لا تزيد فى مجموعها الاسبوعى عن ٥٠ ساعة تقريباً ويتبين من
خريطة تقسيم الأقسام أن كل رئاسة أقسام مقسمة إلى (Districts) كما
هو واضح بالرسم .

إعداد القاطرات للخدمة

واجبات السائق — الترتيب المتبع عند تعيين سائق بقاطرة ليقوم
بأحد القطار هو أن يعطى وقتاً كافياً قبل ميعاد خروجه من ورشة
القسم ليتبكن من فحص آلات قاطرته جيداً حتى يتأكد أن كل ما أثبتته
من التصلبات اللازمة — هو أو غيره من السواقين — عند وروده فى
الدور السابق قد تم تصليحه ولتأكد أنه لا توجد هناك عوارض أخرى
تعوق القاطرة عن توصيل القطار فى ميعاده كذلك ليقوم بترتيب آلات
القاطرة بنفسه وليراقب مساعدده (الوقاد) فى تحضير الفرن والبخار إلى
درجة الضغط المطلوب وكذلك عليه مراقبة القزان من جميعه وأخذ كميات
الفحم والمياه اللازمة للقيام برحلته . وعند توصيل القطار يعيد الكشف
على القاطرة والقزان ويثبت ما قد يستجد من العوارض التي يتبينها أثناء

المسير فتقوم الورشة بالجهة التي وصل اليها بتصليحها وبذلك يتمكن من العودة بالقطار المقرر له حسب الديجرامات الموضوعة كما أنه من أهم واجبات السائق أثناء المسير أن يحافظ على سلامة القطار مع مراعاة ضبط المواعيد المقررة .

تجهيز القاطرة — عند وصول القاطرة من المحطات إلى الورش الانتهاية تمر هذه القاطرة بترتيب معين على عمليات مختلفة لتكون القاطرة في حالة مأمونة على الدوام بالتشغيلات المطلوبة منها وهذه العمليات هي كما يأتي :—

- ١ — تفوير النار ونظافة المداخن والاشبان
- ٢ — تكملة السهر يجات بالمياه والفحم الكافي
- ٣ — تدوير القاطرات
- ٤ — تجهيز القاطرات من غسيل ورص باظ والكشف على الشواريق والقزان ومواسير الدخان والمداخن وتنظيفها جميعاً .
- ٥ — عمل التصليحات المطلوبة
- ٦ — توليع القاطرات واستعدادها للسفر مرة أخرى
- ٧ — نظافة القاطرات وآلاتها أثناء القيام بالعمليات السابقة في الأوقات المناسبة

وقد تخصص لكل من هذه العمليات فئات من العمال لتأديتها حسب الأنظمة الموضوعة ولكل فئة رئيس يشرف عليها حتى لا يحدث إهمال قد ينتج خلافاً في العمل .

ورش تصليح القاطرات

ترسل القاطرات الى الورش للعمرة الجسيمة بعد إتمام الكيلومترات المفروض على كل طبقة من القاطرات أن تقطعها قبل دخولها العمرة وزيادة الايضاح فان متوسط الكيلومترات للقاطرة بمصلحة السكك الحديدية المصرية كالآتي :-

القاطرات الكبيرة للاكسبرسات	١٠٠٠٠ ر. ١٠ كيلومتر
قاطرات البضائع والركاب الكبيرة	١٥٠٠٠ ر. »
قاطرات البضائع الصغيرة	١٢٠٠٠ ر. »
قاطرات ذات السهاريج الجنبية (تنك) لخطوط	
الضواحي والركاب الصغيرة	١٣٠٠٠ ر. »
قاطرات ذات السهاريج الجنبية الصغيرة للمناورة	١٠٠٠٠ ر. »

ولأجل تنظيم عمرة القاطرات وارسالها للورش في أوقات محددة وخروجها في أوقات معينة حتى لا يتعرض التشغيل في حركة أقسام القاطرات الى عطل من جراء ترحيلها الى الورش قد انشئ مكتب خاص يسمى بمكتب التشهيلات ليراقب إدخال القاطرات للعمرة الجسيمة بحيث لا يتعارض ذلك مع حركة سير القطارات وليخطر الأقسام المختصة في وقت متسع لترحيل القاطرات الى الورش . وعند تقرير إرسال إحدى القاطرات إلى الورش ترسل مع القاطرة كشوف من مهندس القسم مبيناً بها أهم العوارض التي ظهرت أثناء تشغيل القاطرة ومقاييس بعض أجزاءها المهمة حتى يمكن الفصل في صلاحية استعمالها أو تجديدها .

وعند ما تصل القاطرة إلى الورش يرفع القزان عن الفرش والأخير عن العجل وتفحص أجزاء القاطره جميعها ثم ترسل لمختلف فروع الورشة لتجديد ما هو مستهلك منها وتصليح ما يمكن اصلاحه . فاذا تم ذلك أعيدت هذه الأجزاء إلى ورشة التركيبات لاعادة تركيبها حسب الرسومات وبعد ذلك يصير تجربة القاطرة لمسافات معينة بسرعة محددة بواسطة أحد المفتشين الميكانيكيين الذي يجب عليه كتابة تقرير واف عن عيوب التصليح إذا وجدت لاتمام تصليحها ثم تعاد إلى مركزها .

وأهم أقسام الورش كالآتي :-

١ - ورشة التركيب

٢ - ورشة القزانات

٣ - ورشة الماكينات (المخارط والعجل)

٤ - ورشة الحدادين

٥ - ورشة السهرجات

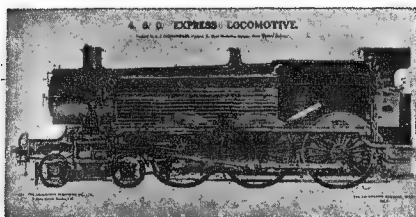
٦ - ورشة العمليات

٧ - ورشة المسبك والأرائيك

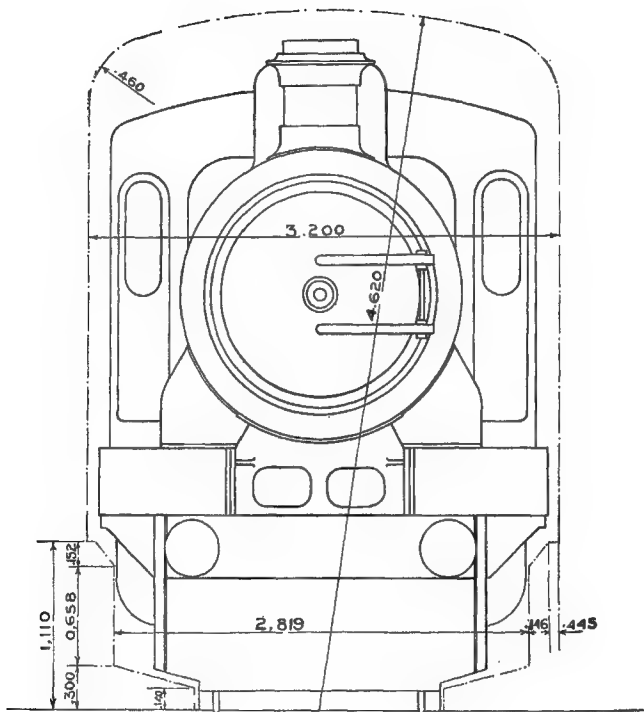
٨ - ورشة اللحام والسمكزية

وأختم القول أنه ربما يتبادر إلى الذهن مما سبق ايضاحه أن مهندس القاطرة قد يداخله شيء من الاعجاب بنفسه حينما يشعر أن كل فروع ادارة السكك الحديدية قد سخرت في تشييد جميع المنشآت واعداد مختلف الأنظمة لتمكنه من تسيير قاطراته إلا أن الواقع يخالف ذلك فهو لفرط

تقديره للمسؤوليات الكبيرة التي يتحملها في سبيل ضبط مواعيد القطارات وحفظ سلامتها من الأخطار والتقليل من حوادثها وكلها اعتبارات تمس سمعة المصلحة أضف إلى ذلك سعيه المتواصل في ابتكار الطرق الحديثة لتقليل مصاريف الصيانة والتشغيل مع المحافظة على المستوى العالمى فى جميع الأعمال كل هذا يشغره بأن حاله ليس مما يحسد عليه .



شكل (١)



شکل (۲)

نوع القاطرات حسب ترتيب الدناجل

طراز	ترتيب الدناجل	نوع القاطرات
٢-٢-٢		٢-٦-٤
٤-٢-٢		٤-٦-٠
٠-٤-٠		٤-٦-٢
٢-٤-٠		٤-٦-٤
٢-٤-٢		٠-٨-٠
٤-٤-٠		٢-٨-٠
٤-٤-٢		٢-٨-٢
٠-٤-٤		٢-٨-٤
٠-٦-٠		٢-٨-٦
٢-٦-٠		٢-٨-٨
٢-٦-٢		٢-٨-٩



شکل (۶)



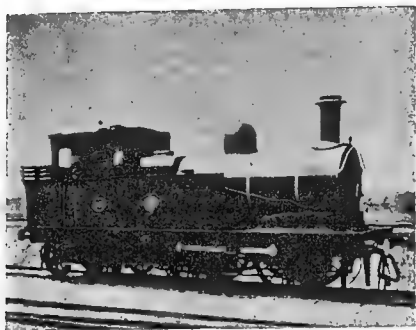
شکل (۷)



شکل (۸)



شکل (۹)



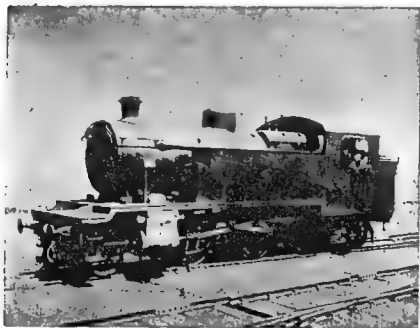
شکل (۱۰)



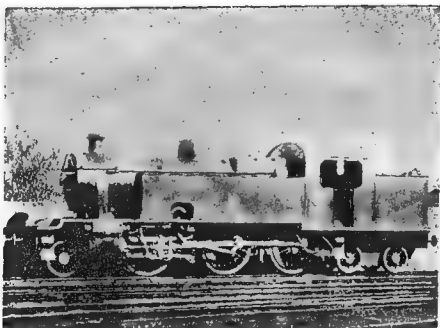
شکل (۱۱)



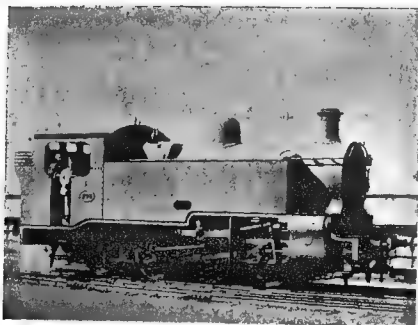
شکل (۱۲)



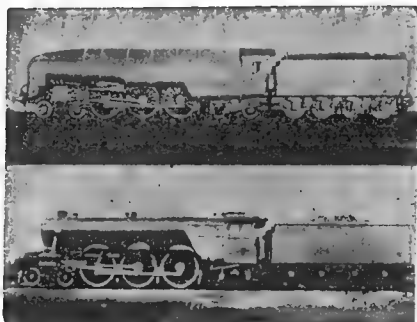
شکل (۱۳)



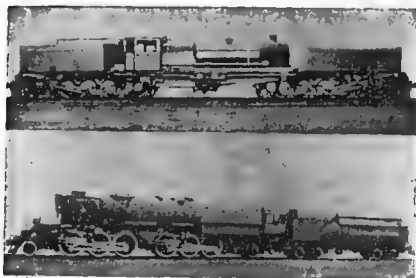
شکل (۱۴)



شکل (۱۵)



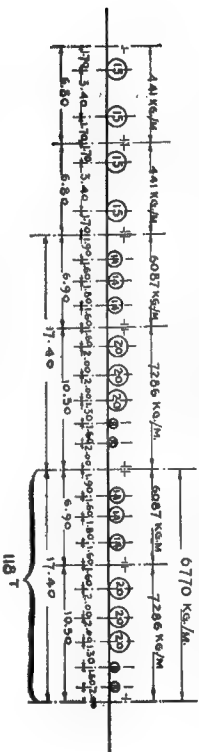
شکل (۱۶)



شکل (۱۷)

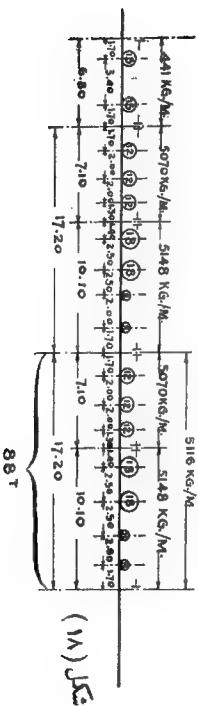
TRAIN-TYPE B

WAGON 30^t TENDER 36^t LOCOMOTIVE 52^t TENDER 36^t LOCOMOTIVE 52^t



TRAIN-TYPE C

WAGON 30^t TENDER 36^t LOCOMOTIVE 52^t TENDER 36^t LOCOMOTIVE 52^t





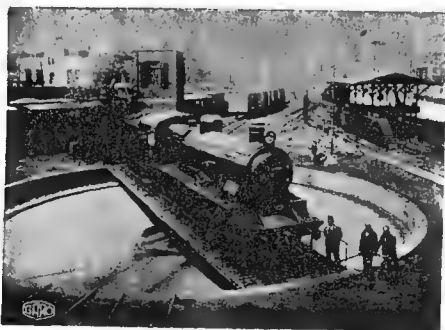
نگار (۲۲)



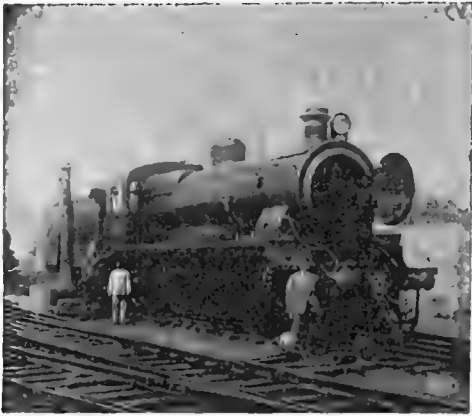
نگار (۲۳)



شکل (۲۴)



شکل (۲۵)



شکل (۲۶)



شکل (۲۷)



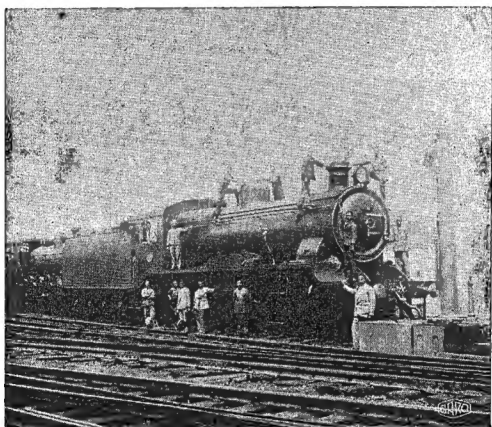
شکل (۲۸)

عجل (۶۸)





شکل (۲۰)



شکل (۲۱)

